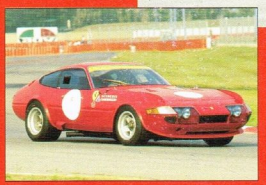
EL MITO

45

Ferrari

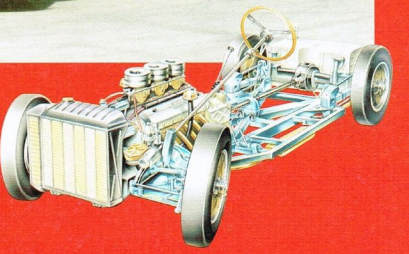
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

1982: Villeneuve entra en el Mito



La legendaria 365 GTB/4

Eugenio Castellotti: la esperanza



212 Inter: Gran Turismo de gran clase

9 789504 900344 10045

VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCION EN VALIDAS DE ARGENTINA
H. SAHABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 45

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en junio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

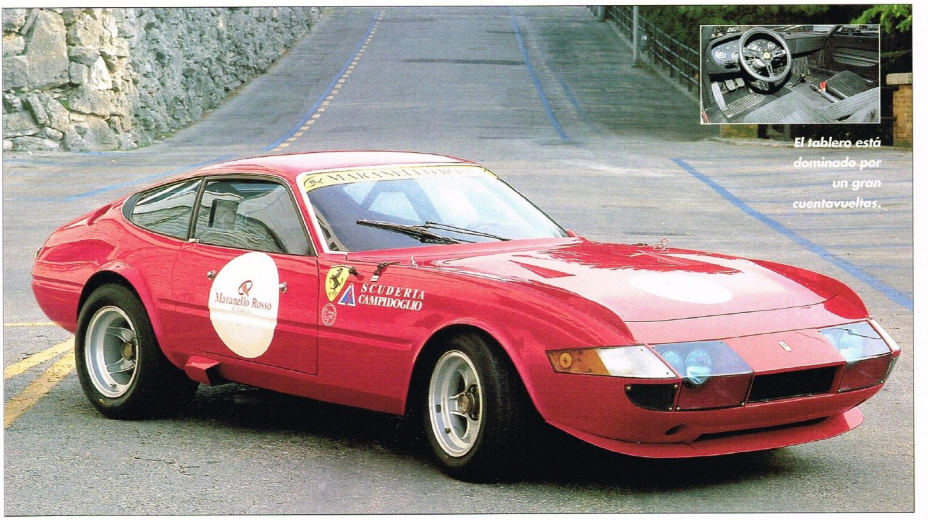
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS GT CARRERA

365 GTB/4 Competición, el Mito baja a la pista

1971: la legendaria Daytona se presenta en carrera. Dispone de 352 CV. Su mejor resultado, en una trayectoria llena de éxitos, es la victoria en el Tour de France 1972, con la pareja Andruet-"Biche".



El tablero está dominado por un gran cuentavueltas.

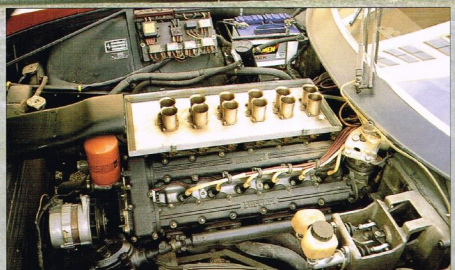
Por mucho tiempo fue la última berlinetta Ferrari V12 de serie con mecánica "tradicional", es decir con motor delantero y tracción trasera. Hoy, la Casa de Maranello vuelve a los orígenes con la F550 Maranello. Sin embargo, la 365 GTB/4, mejor conocida como Daytona, sigue siendo un mito, gracias a los éxitos cosechados en carrera por un pequeño grupo de autos preparados en Módena y presentados con los colores de los mayores equipos privados ligados a la Ferrari: quince vehículos que entraron en la leyenda.

LUIGI CHINETTI SOLICITO SU CREACION

Luigi Chinetti, importador de Ferrari en los Estados Unidos y animador del NART (North American Racing Team), intuyó las posibilidades competitivas y de éxito comercial de la gran GT, poco después de su presentación al público, a fines de 1968. No se limitó a pensarlo y decirlo, sino que pasó a los hechos inscribiendo una de las primeras unidades que tenía en su poder en las 24 Horas de Le Mans, en junio de 1969. El auto ni siquie-

La Daytona Competición era muy elaborada estéticamente, con estabilizadores aerodinámicos sobre el capot.

ra largó, porque se dañó en un accidente en las pruebas, pero los tiempos marcados indicaban que estaba en el camino correcto. Cuando finalmente, dos años después, el mismo vehículo, conducido por el hijo de Chinetti y por Bob Grossman, se ubica quinto absoluto en el circuito de la Sarthe, muchos piden una ayuda a la Ferrari, por lo menos para la homologación de la 365 GTB/4.

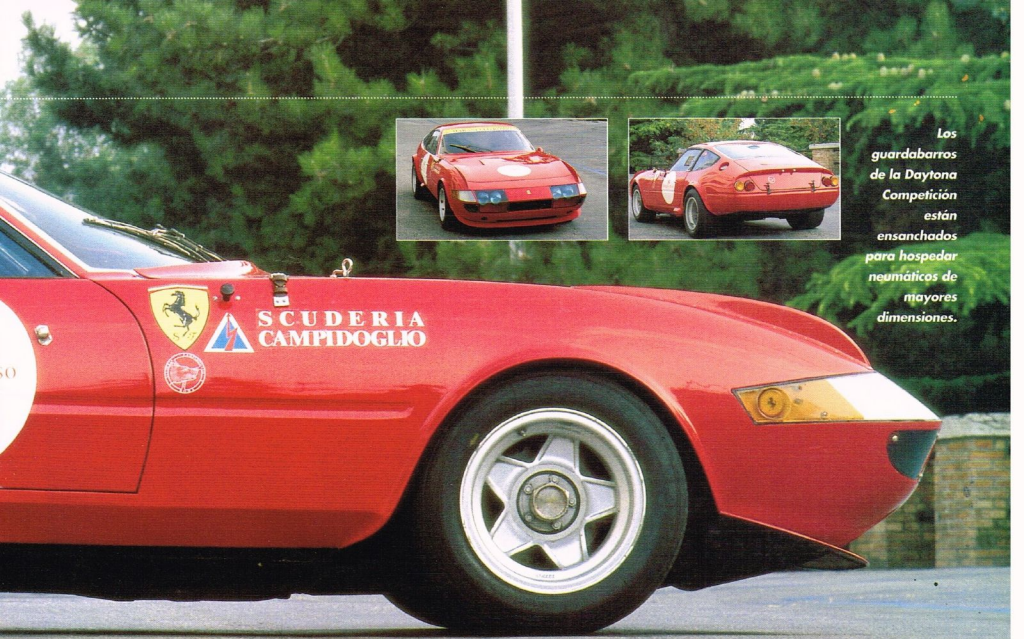


El motor de la Daytona Competición disponía de 352 caballos.

TODAS LAS ESCUDERIAS PRIVADAS PIDEN LA NUEVA DAYTONA

Entre los equipos que golpean la puerta de Maranello están todos los fieles, de Charles Pozzi (importador francés) al coronel Ronnie O'Hoare, propietario de la Maranello Concessionaires (importador en Gran Bretaña), la Écurie Francorchamps de Jacques Swaters y la Escudería Filipinetti del suizo George Filipinetti. En suma, todos los equipos que, en forma privada y hasta semioficial, durante años llevaron a la pista las sport con el Cavallino sobre el capot. Por esa razón la Casa no puede rehusar la ayuda requerida, y obtiene la homologación en el Grupo 4 (GTS, es decir Gran Turismo Especial) a partir del 1° de enero de 1972. La cantidad mínima de 500 unidades había sido alcanzada ya en agosto de 1971. La Ferrari acepta la idea de una Daytona "Competición" y se esforzará para que la operación tenga éxito. En dos años serán realizadas nada menos que tres series de 5 autos cada una, en el Taller de Asistencia a los clientes de la calle Trento y Trieste, en los locales de la primera, legendaria, sede de la Ferrari. Quince vehículos semioficiales, más potentes y afinados que las otras numerosas Daytona, preparadas por talleres independientes en Europa y en los

EE.UU. (véase "No sólo en Maranello" en la página 64). En realidad, la primera serie de la Daytona Competición



Los guardabarros de la Daytona Competición están ensanchados para hospedar neumáticos de mayores dimensiones.

nace algunos meses antes que la homologación sea efectiva..

DISMINUYE EL PESO Y SE ENSANCHAN LOS NEUMATICOS

Las escuderías reclaman, quieren entrar en pista. Se decide realizar tres autos para el Tour de France, en setiembre, inscribiéndolos como Grupo 5 y, por lo tanto, con menor preparación. El motor anda muy bien como está, sólo se realiza un montaje muy cuidadoso, mientras que el cuerpo del vehículo "adelgaza" en varios kilos gracias a la carrocería de aluminio, a los capots y las puertas de plástico, a los vidrios de plexiglás (parabrisas excluido). Completan el cuadro las llantas de 8 pulgadas adelante y de 9 atrás, con neumáticos de competición. Sólo dos de los autos participarán en la competencia, con los colores de Charles Pozzi y de la Escudería Filipinetti, mientras que el tercero es adquirido por un cliente (se sabe que es un italiano, los registros lo recuerdan como doctor Mariani) para ser usado en ruta. Antes de fin de año son realizadas otras dos unidades idénticas a las anteriores, salvo por las ventanillas de vidrio en vez de plexiglás, destinadas al equipo NART.

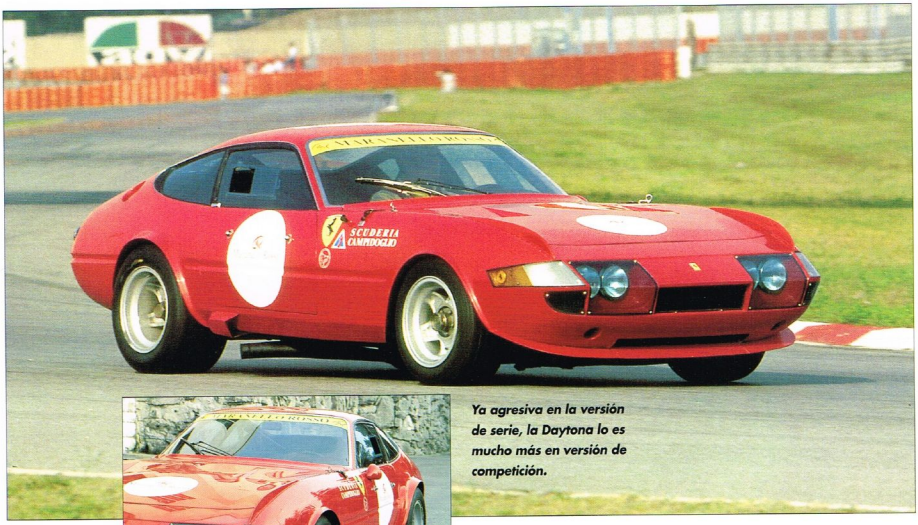
En 1972 llega la homologación en el Grupo 4: es hora de pensar en un mayor compromiso. El objetivo es las 24 Horas de Le Mans, la carrera más famosa del mundo y también una de

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 81 x 71 mm, cilindrada 4390 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN 20
Encendido:	doble, distribuidor
Potencia:	352 CV a 7500 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero de sección oval, carrocería de aluminio o acero
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensión:	indep. en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Llantas:	de aleación, neumáticos 215/70-15
Paso:	2,40 metros
Peso:	1200 kilos
Cantidad de unidades:	15 (realizadas en el Taller Asistencia Clientes Ferrari)
Números de chasis:	14407, 14429, 14437, 14885, 14889 (primera serie); 15225, 15373, 15667, 15681, 15685 (segunda serie); 16343, 16363, 16367, 16407, 16425 (tercera serie)

TAMBIEN MICHELOTTI LO INTENTO

El más fanático sostenedor de las dotes de la Ferrari Daytona fue seguramente Luigi Chinetti, el mítico importador Ferrari en los EE.UU. fallecido pocos años antes. No satisfecho con la Daytona Competición que hizo realizar en Italia y en los EE.UU., intentó que la Daytona renaciera dos años después de su salida de producción. En 1975 encargó un estudio a Giovanni Michelotti, que hizo algo más: realizó un auto de buena marcha, con carrocería esbelta y moderna (los Chevrolet Corvette de los últimos años se le parecen mucho...), enriquecido por un techo desmontable y por una luneta que se bajaba por comando eléctrico. A Chinetti ese auto le gustaba mucho, y hasta lo inscribió en las 24 Horas de Le Mans de ese mismo 1975. Lamentablemente no participó en la carrera (todos los autos del North American Racing Team fueron retirados antes de la largada como protesta contra los organizadores), pero en las pruebas demostró que era muy veloz y también muy confortable.



Ya agresiva en la versión de serie, la Daytona lo es mucho más en versión de competición.

El spoiler delantero sigue a lo largo de los laterales y

se transforma en el borde del guardabarros. La Daytona Competición es más ancha que la versión de serie.

las más aptas para autos como la Daytona Competición, que ofrecen una confiabilidad muy superior a los "verdaderos" autos de carrera. Nace así la segunda serie de cinco unidades destinadas a la Escudería Filipinetti, a la Écurie Francorchamps, a Charles Pozzi, a Maranello Concessionaires y a NART. Desde el punto de vista técnico son idénticas a las anteriores, mientras que la carrocería es de acero, como en las unidades de serie, por razones de homologación.

EN LAS 24 HORAS DE LE MANS DOMINAN SU CATEGORIA

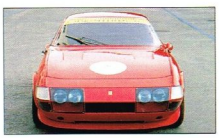
La única diferencia digna de nota concierne a las llantas, más anchas, 9 pulgadas en el tren delantero y 11 pulgadas en el tren trasero. En Le Mans los autos se comportan muy bien, ubicándose en los primeros cuatro lugares de la categoría

NO SOLO MARANELLO

Además de los 15 vehículos de los que se habla en el texto, fueron realizadas también otras Daytona Competición. Entre ellas se encuentran vehículos casi idénticos a los oficiales, pero otras difieren en uno o más detalles, según las preferencias de los técnicos. El mayor "cliente" de estos preparadores fue Luigi Chinetti. Desde 1969 había hecho preparar la Daytona con el chasis 12467, y con ella comenzó la aventura del modelo en las carreras. Aun después de que la Ferrari comenzara a preparar las Daytona directamente, Luigi Chinetti no se detuvo. Quería presentar el mayor número de autos, especialmente en las carreras estadounidenses, por obvias razones de imagen. En 1972 hizo realizar otros cuatro autos: dos por Sport Auto de Módena, y otros dos en EE. UU. por Holmann-Moody y por Traco. Justamente este último, con chasis 14141, se ubicó en el segundo lugar en las 24 Horas de Daytona de 1973, delante de sus hermanos preparados oficialmente por la Casa: sin embargo, fue el único caso en el que las verdaderas Ferrari Daytona Competición, más potentes y afinadas, fueron superadas por las hermanas "apócrifas".

1971-73: LOS RESULTADOS DE LAS 365/4 COMPETICION

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
Tour de France	*17-25/9/1971*	*Elford/Kingsland*	*4°*
		Andruet/Roure	*9°*
1000 Km de París	*17/10/1971*	*Andruet/Ballot-Léna*	*3°*
6 Horas de Daytona	*6/2/1972*	*Posey/Bucknum*	*retirados*
4 Horas de Le Mans		*Andruet/Ballot-Léna*	*4°*
12 Horas de Sebring	*25/3/1972*	*Chinetti/Grossman*	*8° (2° cl.)*
		Posey/Adamovicz	*13° (3° cl.)*
24 Horas de Le Mans	*10/6/1972*	*Andruet/Ballot-Léna*	*5° (1° cl.)*
		Posey/Adamovicz	*6° (2° cl.)*
		Parkes/Lafosse	*7° (3° cl.)*
		Bell/Pilette/Bond	*8° (4° cl.)*
		Chenevière/Vetsch	*incidente*
		Westbury/Hine	*retirados*
		Migault/Rouveyran	*retirados*
6 Horas de Watkins Glen	*22/7/1972*	*Jarier/Young*	*6° (1° cl.)*
Tour de France	*14-24/9/1972*	*Andruet/"Biche"*	*1°*
		Rouveyran/Migault	*2°*
		Elford/Stone	*retirados*
1000 Km de París	*15/10/1972*	*Jarier/Laffite*	*9° (3° cl.)*
		Andruet/Ballot-Léna	*10° (4° cl.)*
		Migault/Rouveyran	*11° (5° cl.)*
9 Horas de Kyalami	*4/11/1972*	*Brown/Sytner*	*12° (1° cl.)*
24 Horas de Daytona	*3/2/1973*	*Grossman/Chinetti*	*5° (4° cl.)*
		Andruet/Ballot-Léna	*incidente*
		Merzario/Jarier	*retirados*
6 Horas de Watkins Glen	*21/2/1973*	*García Vega/Monguzzi*	*13° (5° cl.)*
4 Horas de Le Mans	*1/4/1973*	*Andruet/Wollek*	*3° (1° cl.)*
		Migault/Guitteny	*5° (2° cl.)*
		Green/Corner	*6° (3° cl.)*
		Gueurie/Grandet	*9° (5° cl.)*
1000 Km Spa	*6/5/1973*	*Pilette/Bond*	*12° (3° cl.)*
24 Horas de Mans	*9/6/1973*	*Ballot-Léna/Elford*	*6° (1° cl.)*
		Dolhem/Serpaggi	*9° (3° cl.)*
		Andruet/Bond	*20° (12° cl.)*
Ultimo resultado internacional de la carrera			
24 Horas de Daytona	*3/2/1979*	*Morton/Adamovicz*	*2° absoluto*



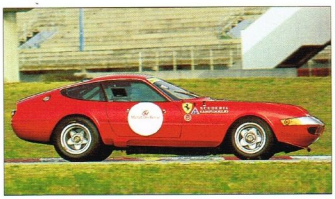
GTS: la mejor de las Daytona ¡termina en el quinto puesto absoluto! Una serie de otros éxitos, entre ellos el obtenido en el Tour de France, confirmará que entre las GTS las Daytona son autos sin igual. Pero en Ferrari no están acostumbrados a dormirse sobre los laureles: hay que realizar a tiempo una evolución para 1973.

La Daytona Competición: poderosa y esbelta.

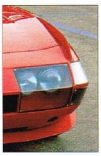
EL MOTOR LLEGA A EROGAR NADA MENOS QUE 352 CABALLOS

Aprovechando las posibilidades y las sucesivas extensiones de la ficha de homologación anterior, finalmente se trabaja sobre el motor, sobre la adherencia y los frenos, con una preparación digna de este nombre. Se realizan otras cinco unidades, las más potentes Daytona de toda la historia del modelo, adquiridas por los nombres habituales (dos por NART, y una cada uno, Charles Pozzi y la Écurie Francorchamps) y por un cliente nuevo, Frank Mir, agente Ferrari en California. El motor eroga nada menos que 450 CV gracias a los nuevos pistones de alta compresión, bielas de acero talladas a partir de un bloque, nuevos árboles de levas más re-

En su categoría, la Daytona registró una larga serie de éxitos.



sistentes, colectores de aspiración y descarga revestidos y alimentación aumentada. Los frenos disponen de pastillas de carrera, discos carenados y conductos de enfriamiento en el cuerpo del vehículo. Las suspensiones utilizan ejes esféricos de tipo Uniball con barras estabilizadoras reforzadas. También el chasis es más robusto, gracias a un roll bar soldado tipo jaula, mientras que la instalación eléctrica es reforzada.



La pequeña "aleta" aerodinámica delantera.

SU CARRERA SE CIERRA EN LAS 24 HORAS DE DAYTONA

No habrá adversarios capaces de molestarlas: son Daytona de combate, más que de competición. Y aun en los años sucesivos, cuando la 365 GTB/4 será sustituida en los catálogos por la 365 GT4/BB, seguirán cosechando éxitos de relieve, hasta el último segundo lugar en las 24 Horas de Daytona de 1979. Estos formidables autos no podían terminar la carrera en otra pista.

1982, Villeneuve entra en el Mito

El Mundial se pierde por un suspiro a causa de la desaparición del canadiense y de un dramático accidente sufrido en Alemania por Didier Pironi. Campeón del mundo se corona Keke Rosberg.

Didier Pironi en el GP de Sudáfrica 1982: en ese año, dos victorias.

Sólo trágicos eventos le impidieron a un piloto de la Ferrari ganar el Campeonato del Mundo 1982. El equipo italiano resultó primero en la clasificación reservada a los constructores, pero perdió a lo largo de la temporada a Villeneuve y Pironi, víctimas de dramáticos accidentes. El título fue para Rosberg; para Ferrari, Pironi llevó el segundo puesto en el Campeonato; Tambay fue séptimo y Villeneuve, decimocuarto.

La temporada comenzó en un clima de encendidas polémicas. En víspera del Gran Premio inaugural, el de Sudáfrica, los pilotos declararon la huelga, sin realizar la primera sesión de pruebas en protesta contra el elevado costo de las licencias. En Kyalami ganó Prost delante de Reutemann, Arnoux, Lauda, Rosberg y Watson. En el siguiente GP de Brasil, en Río de Janeiro, fueron descalificados Piquet y Rosberg, primero y segundo en la meta. La victoria le sonrió a Prost, quien precedió a Watson, Mansell, Alboreto, Winkelhock y Pironi.

LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Brasil, *marzo 21*	*6° Pironi*
GP de San Marino, *abril 25*	*1° Pironi, 2° Villeneuve*
GP de Mónaco, *mayo 23*	*2° Pironi*
GP de EE.UU. Este, *junio 6*	*3° Pironi*
GP de Holanda, *julio 3*	*1° Pironi*
GP de Inglaterra, *julio 18*	*2° Pironi, 3° Tambay*
GP de Francia, *julio 25*	*3° Pironi, 4° Tambay*
GP de Alemania, *agosto 8*	*1° Tambay*
GP de Austria, *agosto 15*	*4° Tambay*
GP de Italia, *septiembre 12*	*2° Tambay, 3° Andretti*

EN IMOLA ENTRA EN ESCENA LA PROTESTA DE LOS INGLESES

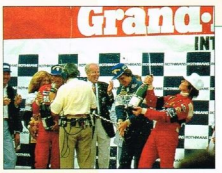
En Long Beach, en el GP de los Estados Unidos Oeste, el primero fue Lauda, delante de Rosberg, Patrese, Alboreto, De

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Rosberg	Williams-Ford	44	1 (S)
Pironi	Ferrari	39	2 (RSM, H)
Watson	McLaren-Ford	39	2 (B, EE.UU. E)
Prost	Renault	34	2 (SA, BR)
Lauda	McLaren-Ford	30	2 (EE.UU. O, GB)
Arnoux	Renault	28	2 (F, I)
Alboreto	Tyrrell-Ford	25	1 (EE.UU. O)
Tambay	Ferrari	25	1 (A)
De Angelis	Lotus-Ford	23	1 (AU)
Patrese	Brabham-Ford y Brabham-BMW	21	1 (MC)
Piquet	Brabham-Ford y Brabham-BMW	20	1 (CND)
Cheever	Ligier-Matra	15	
Daly	Williams-Ford	8	
Mansell	Lotus-Ford	7	
Reutemann	Williams-Ford	6	
Villeneuve	Ferrari	6	
De Cesaris	Alfa Romeo	5	
Laffite	Ligier-Matra	5	
Andretti	Ferrari	4	
Jarier	Osella-Ford	3	
Surer	Arrows-Ford	3	
Baldi	Arrows-Ford	2	
Giacomelli	Alfa Romeo	2	
Salazar	ATS-Ford	2	
Winkelhock	ATS-Ford	2	
Serra	Fittipaldi-Ford	1	

1982: LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Política: *Argentina recupera las islas Malvinas; la guerra del Atlántico Sur contra los británicos, apoyados por Europa y EE.UU., culmina en derrota. En Italia la mafia asesina al diputado del PCI Pio La Torre y al prefecto de Palermo, general Carlo Alberto Dalla Chiesa. En la Unión Soviética muere Brezhnev; lo sustituye como secretario del PCUS Juri Andropov. En Alemania Federal Helmut Kohl es el nuevo canciller. En España el socialista Felipe González es elegido jefe de gobierno. Israel invade el sur del Líbano.*
Medicina: *En los Estados Unidos, primer corazón artificial colocado a un ser humano.*
Deporte: *Italia gana el Mundial de Fútbol en España.*



El podio del GP de Canadá dominado por Nelson Piquet.

Pironi en el victorioso GP de San Marino 1982.

Gilles Villeneuve, a la izquierda, en el GP de Sudáfrica de 1982. En su última temporada obtuvo sólo un segundo lugar en Imola.

Angelis y Watson. En Imola, el GP de San Marino, desertado por los equipos ingleses por diferencias luego resueltas con el Pacto de la Concordia, tuvo apenas 14 participantes. A pesar de las órdenes de la escudería que le imponían mantener la posición, Pironi superó en el final a Villeneuve, ganando. Villeneuve, furioso, desde ese día no quiso hablar más con Pironi. Tercero se ubicó Alboreto.

EN BELGICA MUERE VILLENEUVE Y LA FERRARI NO CORRE

Trágicamente, Villeneuve perdió la vida en las pruebas del GP de Bélgica, en Zolder. La Ferrari retiró el auto de Pironi de la carrera, ganada por Watson delante de Rosberg, Cheever, De Angelis, Piquet y Serra. El GP de Mónaco fue apasionante. Prost, al comando, chocó con las barreras por la lluvia, a tres vueltas del final. Patrese, a pesar de un trompo, fue primero, seguido por Pironi, De Cesaris, Mansell, De Angelis y Daly. En Detroit, en el GP de los Estados Unidos Este, ganó Watson, quien precedió a Cheever, Pironi, Rosberg, Daly y Lafitte. En Canadá, en Montreal, una nueva tragedia: el milanés Riccardo Paletti, al volante de un Osella, chocó en la largada a la Ferrari de Pironi, quien perdió la vida. Ganó Piquet delante de Patrese, Watson, De Angelis, Surer y De Cesaris.

En el GP de Holanda en Zandvoort triunfó la Ferrari de Pironi, que precedió a Piquet, Rosberg, Lauda, Daly y Baldi. En Brands Hatch, en el GP de Inglaterra, ganó Lauda, seguido por las Ferrari de Pironi y Tambay y por De Angelis, Daly y Prost. En el GP de Francia, en Le Castellet, Renault hizo doblete con Arnoux y Prost. Las Ferrari de Pironi y Tambay fueron tercera y cuarta, delante de Rosberg y Alboreto.

Durante las pruebas del GP de Alemania, bajo la lluvia, Pironi chocó al Renault de Prost. El francés sufrió gravísimas fracturas en las piernas, que le costaron la carrera y el probable primer puesto en el Mundial. La competencia fue ganada por Tambay, en su primer éxito mundialista, delante de Arnoux, Rosberg, Alboreto, Giacomelli y Surer. En el GP de Austria ganó De Angelis, superando por un suspiro a Rosberg. Tercero fue Laffite, seguido por Tambay, Lauda y Baldi. A causa de un desgarro, Tambay desertó el GP de Suiza, disputado en Dijón y ganado por Rosberg delante de Prost, Lauda, Piquet, Patrese y De Angelis.

EN MONZA UNA FERRARI ES CONFIADA A ANDRETTI

En el GP de Italia en Monza, la Ferrari puso a Andretti junto a Tambay. Ganó Prost, quien dejó a sus espaldas a las Ferrari de Tambay y Andretti y a Watson, Alboreto y Cheever. La temporada se cerró con el GP de Las Vegas, ganado por Alboreto. Rosberg, quinto, se coronó campeón del mundo con una sola victoria.

212 Inter, Gran Turismo de gran clase

1951: estuvo apenas dos años en producción, pero constituyó un capítulo importante en la historia del Cavallino. Producida en ochenta unidades, marcó el inicio de la colaboración con Pinin Farina.

En otros tiempos, un auto se concedía a todos los carroceros. No como ahora, ni como en el final de los años Cincuenta, cuando un modelo presenta una sola mecánica y una única carrocería. Anteriormente, hasta hace cuarenta años, un vehículo nacía antes como chasis y mecánica y luego era vestido con carrocerías firmadas por distintos nombres. En el caso de la 212 Inter hay que hablar de Ghia, Vignale, Touring y, sobre todo, Pinin Farina, que con este modelo comienza su colaboración con la Casa de Maranello.

Se trata de una elegantísima Gran Turismo que todavía hoy le "mueve el piso" a muchísimos apasionados. Fue vendida con carrocería tanto coupé como spider, y en algún caso ofreció también lugar a dos pasajeros más en incómodos lugares traseros, como en el caso de la 212 Inter Ghia 2+2. La base del auto es siempre el original V12 diseñado por Gioachino Colombo y basado en las experiencias competitivas de la Casa de Maranello. La ventaja de este motor fue, desde su debut, la posibilidad de incrementar su cilindrada exclusivamente variando los parámetros de diámetro y carrera. De esta manera, necesitando algún caballo más con respecto a las 195 Inter, Gran Turismo de ruta del Cavallino en aquel entonces, alcanzó con aumentar el diámetro de 63 a 65 milímetros, manteniendo la carrera en 58,8 milímetros, para obtener un incremento de potencia de 15 caballos: de los 135 de la 195 Inter a los 150 de la hermana mayor 212 Inter. Sin necesidad de tocar ni el block ni el cigüeñal.

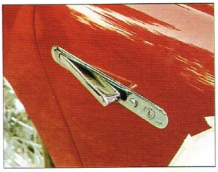
EL CHASIS DERIVA DE LA 212 EXPORT

Fue presentada el 4 de octubre de 1951 en el Salón de Turín, como auto de ruta derivado de la 212 Export. Esta última acababa de ganar el Tour de France, con el triunfo de la Export, que copó los tres primeros lugares de la tabla con "Pagnibon"-Barranquet, Peron-Betramnié y Checcacci-Schell. La carrocería del debut estaba firmada por Vignale: se trataba de una coupé bicolor.

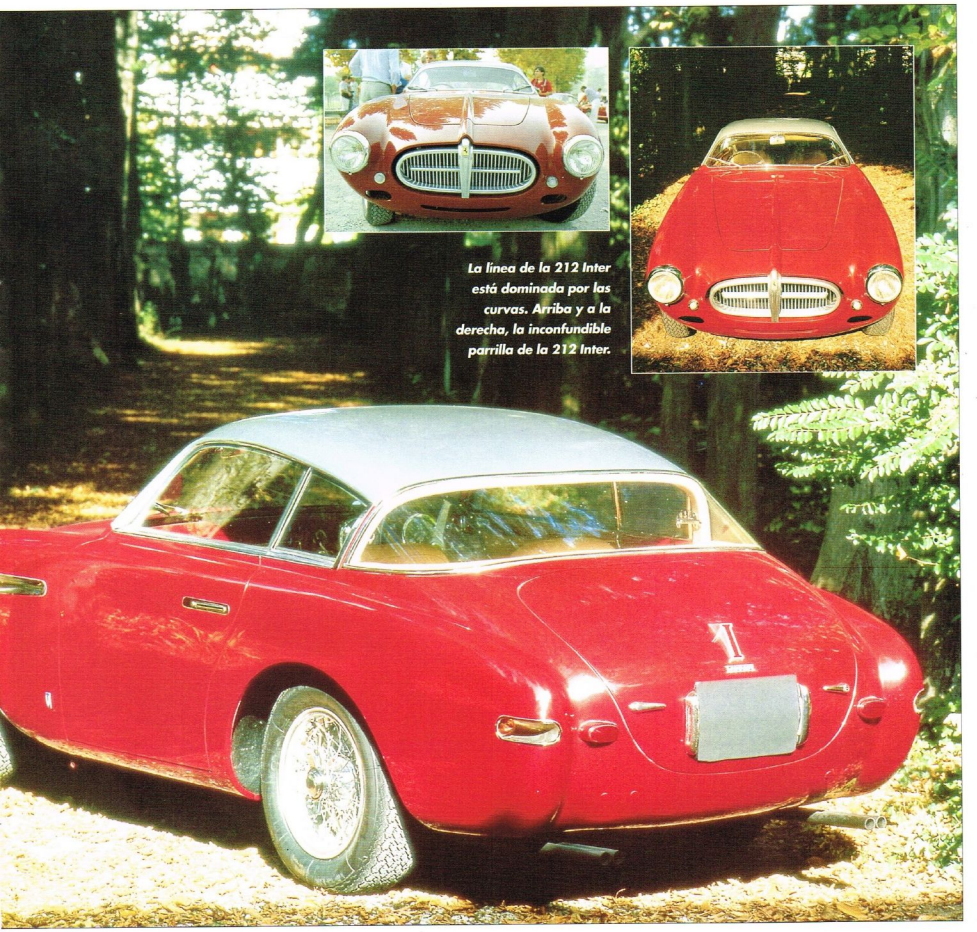
El chasis derivaba de la Export, pero alargado en 350 milímetros para aumentar el confort de los pasajeros. Así, el peso aumentó en algunas decenas de kilos. Como es tradicional en Ferrari, la 212 Inter recibe la primera parte de su nombre de la cilindrada unitaria del motor: cada cilindro del V12 de Maranello montado sobre esta Gran Turismo dispone, en efecto, de 212 centímetros cúbicos.

Cada 212 Inter era diferente

La 212 Inter tiene un baúl poco voluminoso.



Nacidas para ser utilizadas en ruta, las 212 Inter a menudo participaron en carreras.



La línea de la 212 Inter está dominada por las curvas. Arriba y a la derecha, la inconfundible parrilla de la 212 Inter.

de las otras. La producción era de dos unidades por semana, lo que explica la imposibilidad de darle una verdadera uniformidad al modelo.

PARA ALGUNAS, PASO LARGO, PARA OTRAS, MAS POTENCIA

Algunas unidades tenían un paso más largo que los 2,6 metros convencionales, otras llevaban directamente el motor de la 212 Export con características de carrera. Corrían años en los cuales un cliente podía tener lo que quería, por lo menos en Ferrari. Naturalmente, el precio cambiaba. Era posible obtener una carrocería lujosa con interiores terminados exclusivamente y súper confortables o, si no, elegir un motor casi de competición con una carrocería más aerodinámica y esbelta que las otras. A pesar de que para las carrocerías se ocupó también un nombre como Pinin Farina, las 212 Inter más fascinantes son las firmadas por Vignale.

LAS 212 DE VIGNALE ERAN LAS MAS ELEGANTES

Particularmente elegantes, las 212 Inter Vignale estaban caracterizadas por un capot delantero muy largo y por un habitáculo muy luminoso,

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 68 x 58,8 mm, cilindrada 2962,51 cm³, compresión 7,5:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 32 DCF
Potencia:	150 CV a 6500 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de aluminio, coupé y spider, 2 puertas, 2 lugares; chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes con cuadriláteros deformables y elástico transversal; tras. puente rígido con dobles elásticos semielípticos
Frenos:	tambores
Llantas:	de 15 pulgadas
Paso:	2,60 metros
Ejes:	del. 1,27 m; tras. 1,25 m
Peso:	1000 kilos
Tanque:	105 litros
Velocidad máxima:	200 Km/h
Producción:	entre 1951 y 1952
Unidades producidas:	80

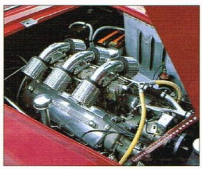
con montantes sutiles y superficie de vidrio particularmente amplia. El baúl tenía dimensiones reducidas, suficiente para el equipaje de un fin de semana y nada más. La trompa estaba caracterizada por una boca oval de generosas dimensiones, con parrilla de diseño rectangular.

LINEAS ARMONIOSAS Y PESO REDUCIDO

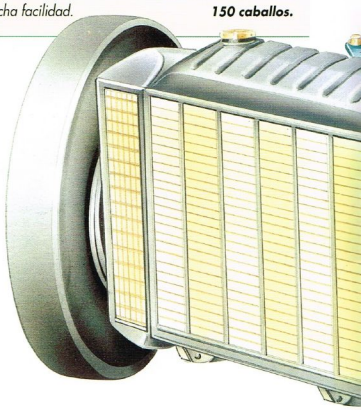
Las líneas eran armoniosas, especialmente en la unión entre los guardabarros traseros y la parte central, recordando el diseño de los autos de otros tiempos, con los guardabarros externos al habitáculo.
Las llantas de rayos Borrani, una gran cantidad de cromados, los interiores de cuero y el volante con el aro de madera completaban un vehículo de nivel superior, una Gran Turismo destinada a dejar su marca en la historia.
En la práctica, se trataba de la línea que, con algunas excepciones, distinguió a la producción de Vignale durante buena parte de los años Cincuenta. La 212 Inter era un automóvil liviano, que pesaba apenas 1000 kilos, gracias a la carrocería de aluminio. Por eso, aunque contaba con una potencia de "solamente" 150 caballos, se acercaba a los 200 kilómetros por hora.

UN MOTOR LEGENDARIO

El 12 cilindros en V a 60° montado en la 212 Inter ya se había visto en la 166 y será protagonista en las Ferrari de ruta hasta la serie 250. Se trata, desde el punto de vista de los motores, de un hito de la Casa de Maranello. Fue diseñado por Gioachino Colombo y se puede afirmar, sin temor de ser desmentidos, que es el motor más famoso producido por la marca del Cavallino. Su cualidad esencial es la de tener abundante espacio entre un cilindro y otro: de esta manera fue posible variar el diámetro de los pistones con mucha facilidad.



El motor de la Ferrari 212 Inter disponía de 150 caballos.



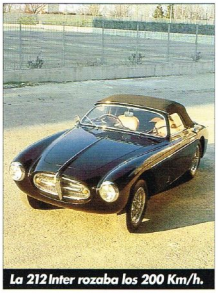
LA 212 INTER CORRIO TAMBIEN LA CARRERA PANAMERICANA

Posteriormente la 212 Inter fue equipada también con tres carburadores Weber DCF de 36 milímetros, en lugar de los de 32. Con esta modifica-

CLIENTES ESPECIALES

Como regalo de boda para su futura esposa, la hermosa actriz sueca Ingrid Bergman, el director Roberto Rossellini eligió una mecánica Ferrari 212 Inter, carrozada por Pinin Farina. Eligió una convertible, más apta al carácter festivo de un casamiento. Rossellini fue, en los años Cincuenta, uno de los clientes más aficionados de la Casa de Maranello, y frecuentó de cerca a Enzo Ferrari.

Los interiores de la 212 Inter: sencillos y elegantes.



La 212 Inter rozaba los 200 Km/h.

El corte muestra la simpleza del chasis Ferrari 212, que luego era carrozado de manera diferente por cada diseñador.

La 212 Inter se caracterizaba por la amplia superficie de vidrio.

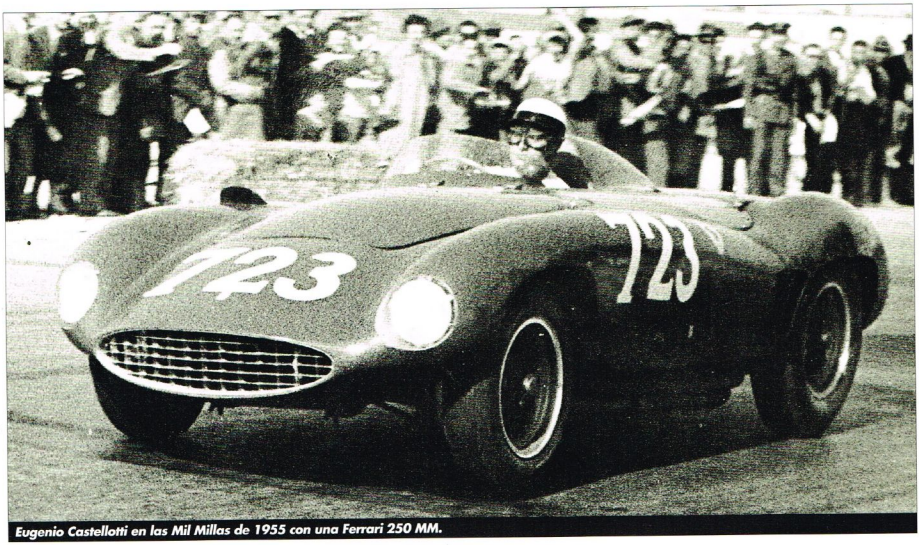
ción, la performance mejoraba levemente.

La 212 Inter participó también en la Carrera Panamericana: dos unidades fueron inscriptas por la Escudería Guastalla, con el apoyo de Ferrari, que prestó sus pilotos Alberto Ascari, Gigi Villoresi y Piero Taruffi. Este último, en la ocasión, formó pareja con Luigi Chinetti, importador de la Casa del Cavallino en Estados Unidos.

LOS PILOTOS

Eugenio Castellotti, una gran esperanza

Una de las estrellas del firmamento automovilístico italiano nació en Lodi y desapareció a los 26 años en un accidente en prueba, con una monoplaza del Cavallino. Había debutado con una Ferrari.



Eugenio Castellotti en las Mil Millas de 1955 con una Ferrari 250 MM.

Una vida muy breve –poco más de 26 años– y una trayectoria entre las más prometedoras hacen pensar en Eugenio Castellotti como una estrella caída demasiado pronto del mundo automovilístico.

Nacido en Lodi, en la provincia de Milán, el 10 de octubre de 1930, a los 19 años perdió a su padre, que lo dejó heredero de una valiosa propiedad agrícola.

NO HIZO EL APRENDIZAJE CON LAS PEQUEÑAS CILINDRADAS

Eso le permitió saltear el ritual aprendizaje con los autos de pequeña cilindrada y en 1951 realizó su debut al volante de una Ferrari 166 MM, con la cual obtuvo enseguida buenos resultados en una categoría –la 2 litros Sport– entre las más peleadas: sexto en las Mil Millas, tercero en la Copa de la Toscana, tercero en el Gran Premio de Portugal.

EN 1952 LLEGAN LAS PRIMERAS VICTORIAS

Las primeras victorias –Copa de Oro de Sicilia y GP de Por-

De Pórtago, Fangio y Castellotti en Monza.

LA CARRERA DE EUGENIO CASTELLOTTI

Eugenio Castellotti (Lodi, 10 de octubre de 1930-Módena, 14 de marzo de 1957) no tuvo el tiempo suficiente para afinar su estilo de manejo, muy veloz y eficaz, adaptándolo a las exigencias de la Fórmula 1. Entre 1955 y 1957 disputó 14 grandes premios, obteniendo dos segundos, un tercero, un cuarto y un quinto puestos, más una pole position. En el Mundial se clasificó tercero en 1955 y cuarto en 1956. Mucho más brillante fue su balance al volante de vehículos con las ruedas cubiertas: sobresalen las victorias en las Mil Millas y las 12 Horas de Sebring (1956), en los 1000 Km de Buenos Aires (1957), en los GP de Portugal (1952), de Rouen y de Imola (1956), en la Copa de Oro de Sicilia (1952), en las 10 Horas Nocturnas de Messina (1953 y 1955). Además, fue dos veces campeón italiano de la Montaña en la categoría Sport (1953 y 1954, ganando una decena de trepadas) y dos veces campeón italiano absoluto (1955 y 1956).

tugal– llegaron en 1952, año en el que Eugenio obtuvo también el segundo puesto en el GP de Mónaco y el tercero en el Gran Premio de Bari.

CON LA FERRARI EN 1953 ES CAMPEON DE LA MONTAÑA

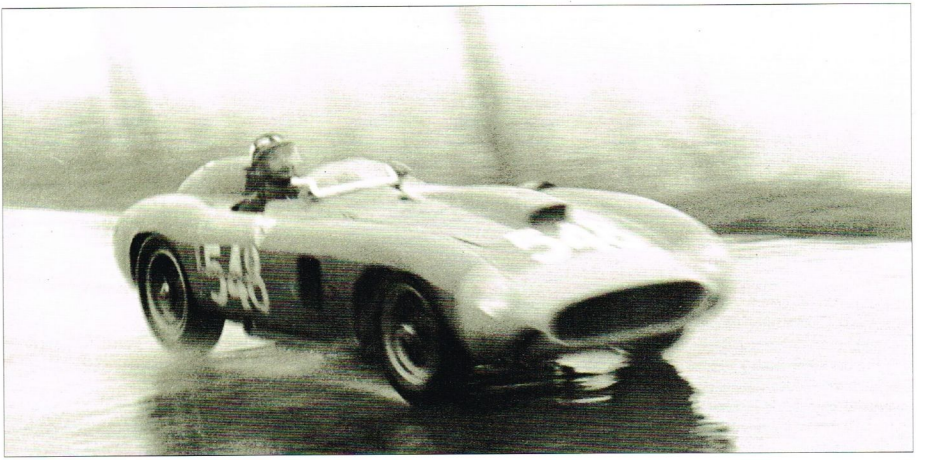
Bajo la lluvia, en las Mil Millas de 1956, Castellotti con la Ferrari 290 MM.

Ya está lanzado: en 1953 ganó el Campeonato Italiano de la Montaña (categoría Sport) afirmándose, siempre con la Ferrari, en las competencias Varese-Campo dei Fiori, Bolzano-Mendola y Susa-Moncenisio, y adjudicándose, por otra parte, el Trofeo Sardo y, en pareja con Musitelli, las 10 Horas Nocturnas de Messina.

Entre tanto, la Lancia lo cortejaba y le ofreció una de sus nuevas 3 litros Sport para la prueba Catania-Etna, que Eugenio se sintió en deber de ganar. Y Lancia lo pone en el equipo que cierra la temporada triunfando en la Carrera Panamericana, con Fangio primero, Taruffi segundo y Castellotti tercero. Un óptimo auspicio para 1954, que lo vio como piloto oficial de Lancia y por segunda vez campeón italiano de la Montaña (categoría Sport) gracias a las victorias en cuatro trepadas: Treponti-Castelnuovo, Aosta-Gran San Bernardo, Bolzano-Mendola y Bolonia-Raticosa.

EN 1955 FINALMENTE DEBUTA EN FORMULA 1

Fue primero también en la Florencia-Siena y miraba hacia 1955 con la perspectiva

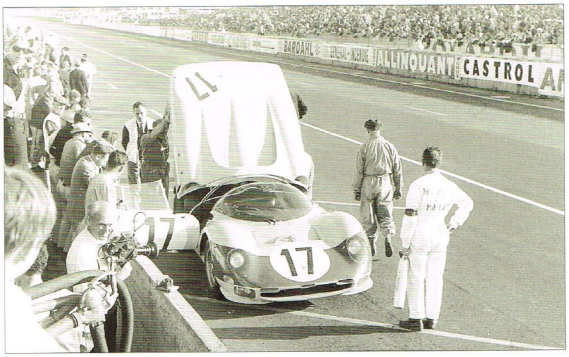


concreta de debutar en la Fórmula 1.
El debut se realizó en el GP de Argentina, donde se retiró, pero luego fue cuarto en Turín, segundo en Pau y Montecarlo, tercero en Monza, tercero en el Mundial. La temporada, lamentablemente, fue enlutada por la muerte de Alberto Ascari, que se mató probando en Monza una Ferrari que le había cedido justamente Castellotti, para permitirle verificar su condición después del accidente sufrido cuatro días antes en Montecarlo. A causa de ese drama, además de los serios problemas financieros, Lancia decidió abandonar la actividad deportiva, entregándole su equipo de competición a la Ferrari.
Castellotti llegó así a Maranello, y al final de la temporada se coronó campeón italiano absoluto, gracias a varios logros, entre ellos la tercera victoria en la Bolzano-Mendola y la segunda en las 10 Horas Nocturnas de Messina. Pero fue en 1956 cuando conquistó sus éxitos más prestigiosos: las 12 Horas de Sebring (en pareja con Fangio), el GP de Rouen (delante de Moss) y especialmente las Mil Millas, disputada casi enteramente bajo la lluvia, a más de 135 Km/h de promedio. Con un Osca 1500 se adjudicó, además, el GP de Imola, mientras que en F1 fue cuarto en Mónaco y segundo en Reims. A fin de año fue sexto en el Mundial y además, por segunda vez, campeón italiano absoluto.
El destino le tendió una celada en el Autódromo de Módena, la tarde del 14 de marzo 1957. Después de algunas vueltas de prueba al volante de la Ferrari 801, salió de pista y murió instantáneamente.

LAS ESCUDERIAS

Écurie Francorchamps, la Ferrari del Norte

Fundada por Jacques Swaters, piloto amateur con los autos del Cavallino, la escudería belga nació al comienzo de los años Cincuenta y se distinguió con las Sport y las GT de carrera.



La Ferrari 365 P2 de la Écurie Francorchamps conducida por "Beurlys"-Dumay en las 24 Horas de Le Mans de 1966.

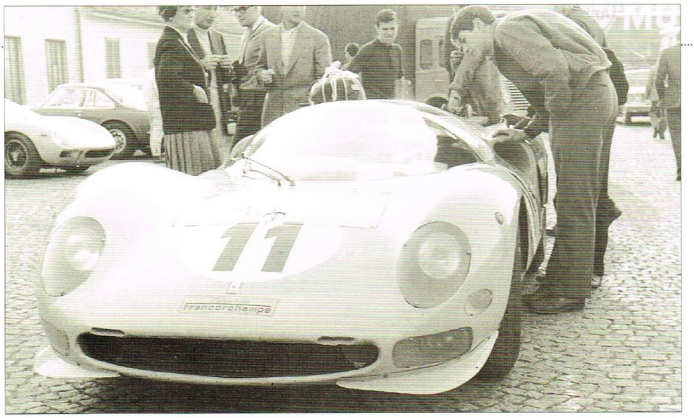
Las escuderías que, a partir de 1947, compitieron de vez en cuando con vehículos Ferrari no son muchas, pero todas son aguerridas. Una, en particular, brilló por cantidad y calidad de participaciones y éxitos: la mítica Écurie Francorchamps.

EL DEBUT DE SWATERS SE REALIZO CON UNA MG

Su historia es la historia de un hombre, Jacques Swaters, que nació en Bruselas el 30 de octubre de 1926, amante de los automóviles y de las carreras, y buen piloto él mismo. Comenzó con un MG, en las 24 Horas de Spa-Francorchamps de 1948, llegando cuarto en su categoría en pareja con Paul Frère. Al año siguiente abrió un taller para la afinación de los autos con los cuales competía, y luego, en 1950, en sociedad con otros pilotos belgas (De Tornaco, Pilette y Laurent) compró un Talbot F1 y fundó la Écurie Belgique. En 1951 la institución cambió de nombre y se convirtió, aunque no definitivamente, en la Écurie Francorchamps.

LA PRIMERA FERRARI DE LA ESCUDERIA ES UNA MONOPLAZA 500 F2

La primera Ferrari adquirida fue nada menos que una 500 F2, es decir la dominadora del



Mundial con Alberto Ascari en 1952 y en 1953. Swaters estrechó relaciones comerciales con Maranello y entre tanto –con la 500 F2– fue a ganar el GP de Berlín. En ese mismo 1953 una 166 "botecito" Touring se impuso en las Copas de Spa: al volante estuvo Oliver Gendebien, que iba a ser uno de los ases de la Écurie Francorchamps, tan bueno que luego Enzo Ferrari lo quiso en su equipo oficial.

En 1955 la institución fue rebautizada Équipe Nationale Belge, pero volvió a ser Écurie Francorchamps en 1958, y esta vez para siempre. La actividad era muy intensa, con decenas de presencias en carreras de toda Europa (¡95 fue el récord en el año 1959!) y triunfos de altísimo nivel.

LA CANTIDAD DE VICTORIAS ES VERDADERAMENTE IMPONENTE

Recordar sólo las más importantes requiere una larga enumeración: 1957, Giro de Sicilia (Gendebien/Washer, Ferrari 250 LWB); 12 Horas de Reims (Gendebien/Frère, 250 LWB); Tour de France (Gendebien/Bianchi, 250 LWB); 1958, 12 Horas de Reims (Gendebien/Frère, 250 LWB); Tour de France (Gendebien/Bianchi, 250 LWB); 1959, Tour de France (Gendebien/Bianchi, 250 LWB); 1960, Tour de France (Mairesse/Berger, 250 SWB); 1000 Km de Montlhéry (Gendebien/Bianchi, 250 SWB); 1961, Trofeos de Auvergne (Mairesse/Dumay, 250 SWB); Copa Intereuropa (Noblet, 250 SWB); Tour de France (Mairesse/Berger, 250 SWB); 1962, Copas de Bruselas (Noblet, 250 SWB); GP de Angola (Bianchi, 250 GTO); 1963, 500 Km de Spa (Mairesse, 250 GTO); 1964, GP del Limburgo (Bianchi, 250 LM); Tour de France (Bianchi/Berger, 250 GTO); GP de Angola (Mairesse, 250 LM); 1965, 500 Km de Spa (Mairesse, 250 LM). Como se ve, una trayectoria realmente excepcional, que además no tiene en cuenta muchas otras victorias absolutas ni muchísimos éxitos de categoría y de clase. La actividad de la Écurie Francorchamps y de sus inolvidables Ferrari amarillas siguió, aunque en escala reducida, hasta 1979. Luego muchas cosas cambiaron, pero no la fidelidad de Jacques Swaters hacia la Casa de Maranello, y no sólo por los intereses comerciales, por otra parte recíprocos. Swaters nunca dejó de tener un Cavallino en el corazón.

En los boxes de los 1000 Km de Monza 1966, arriba, la Ferrari P2/3 de la Écurie Francorchamps.

Arriba y abajo, otras imágenes del mismo vehículo en la misma ocasión.

DE LA CRONICA A LA HISTORIA

Écurie Francorchamps identifica una institución deportiva, en actividad desde 1953 a 1979 con diferentes denominaciones. Garage Francorchamps, en cambio, es la razón social de una empresa creada para la importación, la distribución y la asistencia de las Ferrari en Bélgica y en Luxemburgo. La preside Jacques Swaters (Bruselas, 30 de octubre de 1926), ex piloto de buen nivel, hombre de gran talento organizador y manager de indiscutible capacidad. Enamorado de la Ferrari, cultivó su memoria histórica con una sensibilidad y una atención absolutamente fuera de lo común. En la nueva sede del Garage Francorchamps, inaugurada en el 1992 cerca del aeropuerto de Bruselas, Jacques creó la Fundación "FF Galería", en la cual se encuentra la mayor colección de documentos, libros, catálogos, modelos en escala y objetos Ferrari. Y algunos de los autos más lindos del Cavallino Rampante.

Las GT elaboradas

Mayoritariamente en escalas 1/43 y 1/24, éstas son todas las reproducciones de los autos del Cavallino que tuvieron transformaciones mecánicas de importancia.

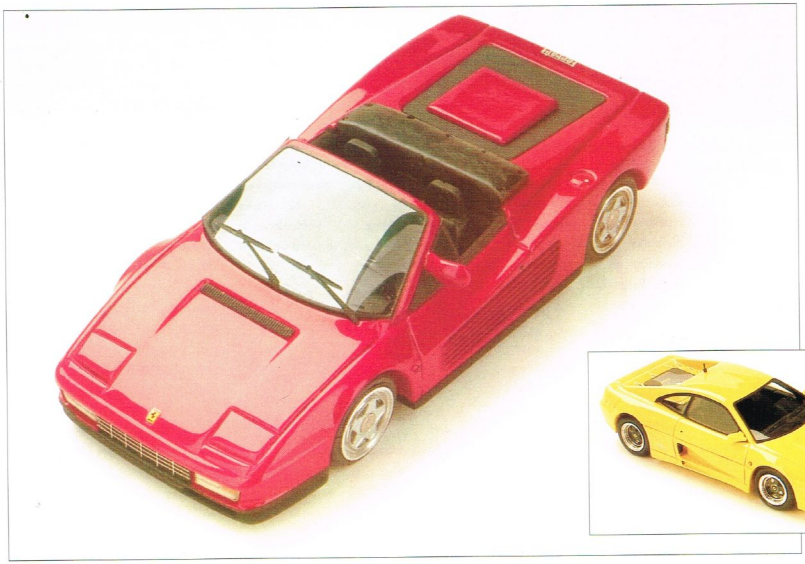
Despreciadas por la Casa de Maranello en los años del boom, al final de los años Ochenta, las Ferrari elaboradas por los preparadores (casi todos alemanes) representan temas exitosos para algunas empresas de reproducciones en escala, que en el curso de los últimos diez años propusieron una discreta variedad de modelos, mayoritariamente en escalas 1/43 y 1/24. Conviene precisar que se trata de modelos "especiales", es decir producidos en tirada limitada, generalmente vendidos armados y terminados.

LA PRIMERA ES UNA 512 BB DE KOENIG

En orden cronológico, la primera Ferrari preparada disponible en miniatura fue la Koenig Especial 512 BBi Turbo, propuesta en 1984 por Amacar (escala 1/43) con el número de catálogo 02A y 02B (según el color y del tipo de llantas, respectivamente, roja con llantas BBS o negras con llantas a 5 rayos Speedline), seguida por el modelo análogo producido por BBR de Saronno (el primero que apareció con esta marca), pero con colores diferentes y algún detalle de más, como las tomas de aire sobre el capot trasero.

GUARDABARROS ENSANCHADOS Y ALERON TRASERO

Los guardabarros ensanchados, las parrillas de ventilación del motor más grandes y el vis-



La Mondial Mugello de Zender producida por Styling Models, a la izquierda. Abajo, la 348 Zagato realizada por BBR.

DIRECCIONES Y PRECIOS

Estas son las direcciones de los productores de los modelos citados. BBR, via Grieg, 53B - 21047 Saronno (VA), Tel. 0039-02-9624516; para los modelos todavía disponibles, precios de 170 a 180 dólares. Fujimi, importada y distribuida por Astromodel, via M. Lercari sez. M/5 (Darsena) 16126 Genova, Tel. 0039-010-2464555, precio del kit 1/24, unos 25 dólares. Starter, Provence Moulage, Mag y Record no tienen importadores oficiales; se encuentran en los comercios especializados que se ocupan de importar directamente estos modelos; los precios al público se ubican levemente por debajo de los 60 dólares para los kits.

Arriba, a la izquierda, la 512 BB Targa Anliker de Valko Models y, a la derecha, la 512 BB Koenig de Amocar.

toso alerón trasero distinguen esta versión (de 650 CV y 330 Km/h) del modelo de serie.
En el mismo año debutó también la 512 BB Targa de Valko Models, una versión elaborada por Anliker y privada también del techo. En 1985 hizo su aparición la Testarossa Turbo de Koenig, que volvió a tomar los apéndices aerodinámicos y las "minifaldas" más largas de la BB. El modelo, 43 veces más pequeño que el original, es de BBR, que lo propuso en blanco y en rojo. En 1987 fue el turno de Styling Models, con la casi desconocida Mondial Mugello de Zender, derivada de la versión Cabriolet de la cuatro asientos de Maranello.

Abajo, la Testarossa Koenig Cabriolet de BBR.

DE LA TESTAROSSA KOENIG A LA 348 EDICION ZAGATO

El año 1989 vio el lanzamiento de las Testarossa Koenig y Gemballa, además de la Cabrio propuesta por Straman, vistosamente modificada en la parte trasera, mientras que dos años más tarde salió la Koenig Especial Testarossa Competición II, con la aerodinámica digna de una Grupo C. Se trata de modelos BBR actualmente salidos de catálogo, que con alguna dificultad pueden encontrarse en los negocios especializados. En 1992 llegaron la F48 Koenig y la Testarossa Koenig Cabrio, pero la atención de los apasionados fue capturada por la 348 Edición Zagato, una verdadera rareza, el último capítulo de las Ferrari "vitaminadas", también comercializada por BBR. Para quien prefiere construir por sí mismo, sin demasiado esfuerzo, la alternativa está representada por un par de kits de la japonesa Fujimi.

Arriba, una Testarossa Koenig Competición II de BBR.

ESCALAS 1/16 Y 1/24 Y KIT DE FIBRA

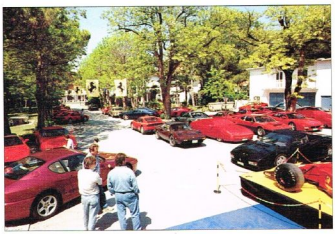
Son kits de montaje, de plástico, 24 veces más pequeñas que el original, dedicadas a la Koenig Testarossa: una es roja mientras que la otra, bautizada Blackstar, es negra. Pero existe también una reproducción en escala 1/16 y una Koenig Spider en 1/24, para quien sea realmente insaciable. Para cerrar, cabe citar los muchos kits de fibra de las empresas francesas AMR-X, Starter, Provence Moulage, Mog y Record, pero sólo las AMR-X tienen un futuro de cierto nivel para los coleccionistas.

LOS CLUBES

Ferrari Club Jesolo

Reúne unos 70 hinchas vénetos de la Casa de Maranello en F1. Está activo desde 1981.

Organiza una interesante reunión de tres días con pruebas de habilidad y manejo.



Algunos momentos de la reunión "Ferrarísimo", organizada por el Ferrari Club Jesolo.

La reunión del Ferrari Club Jesolo se llama "Ferrarísimo".

Nacido en 1981, registrado con el número 185/81, el Ferrari Club Jesolo tuvo hasta ahora 300 socios. En el curso de los años, a través de una "selección natural", como la define el presidente Ennio Zottino, se llegó a estabilizarse en una cantidad de 70 socios inscriptos.

LA REUNION "FERRARISIMO" SE DESARROLLA A COMIENZOS DE MAYO

Este club, extremadamente activo, le dio vida en 1992 a una reunión de gran éxito: Ferrarísimo. Programada normalmente en los primeros días de mayo, además de los desfiles en el centro de la ciudad y de un paseo en los hermosos alrededores, incluye también pruebas de habilidad, precisión y velocidad en la pista Azzurra, predio nacido en 1961 en el que se realizan carreras de rally y de kart. También en 1996 Ferrarísimo fue la cita más importante del Ferrari Club Jesolo. Desarrollada durante tres jornadas, en las dos primeras se centró en una carrera nocturna de kart y una prueba de regularidad con vehículos del Cavallino en el recorrido entre Jesolo y Villa Condulmer, con un paisaje entre los más lindos de Italia. La manifestación se cerró el tercer día con la prueba de velocidad. Todo esto contribuyó para hacer de Ferrarísimo una manifestación en constante crecimiento: de los 30 participantes iniciales se pasó a los 80 de la última edición.

ENTRE LOS PROYECTOS HAY VISITAS A LOS MUSEOS DE AUTOS

El secreto de nuestro éxito está en que los pilotos no están tensionados pero sí concentrados: por eso nuestra reunión gusta", afirma el presidente Ennio Zottino. Entre los proyectos futuros del Ferrari Club Jesolo hay también visitas organizadas a los museos de autos italianos y extranjeros.

Entre las pruebas de habilidad, también una carrera en kart.

COMO INSCRIBIRSE

La inscripción al Ferrari Club Jesolo es libre. cada inscripto recibe de obsequio un calendario histórico. Para inscribirse hay que llamar al 0039-0421-381381 o enviar un fax al 0039-0421-93652, pidiendo los formularios necesarios. La sede del Ferrari Club Jesolo está en via Mameli 32/34, 30017 Jesolo (Venecia). Su presidente es Ennio Zottino; el vicepresidente, Oreste Woerndle; el socio fundador es Carlo Marino.

El Cavallino en pose

Dos esculturas de bronce de la 250 GTO y de la F40 fueron realizadas en escala 1/18 por la Modelleria Modenese: 170 piezas vendidas al precio de 600 dólares.

La 250 GTO y la F40 son los dos modelos más clásicos de la producción ferrarista del período de los orígenes y de la era moderna: dos berlinettas de ruta nacidas para correr, entregadas a los pilotos caballeros más talentosos. No debe asombrar que al elegir entre los autos Ferrari para realizar esculturas de valor, se haya prestado atención a esos dos vehículos, construidos con una distancia de 25 años entre sí (1962 para la 250 GTO y 1987 para la F40).
Ambas fundiciones están realizadas en escala 1/18 por la Modelleria Modenese, empresa que se sitúa entre Módena y Maranello, y distribuidas por CAME SRL (Chemical And Mining Enterprises) de Milán. Se trata de realizaciones dedicadas a los apasionados ferraristas y a los coleccionistas de objetos de arte inspirados en el mundo del automóvil: dos esculturas de bronce que reproducen las mayores embajadoras del Mito Ferrari en el mundo, la 250 GTO y la F40.

La versión de la 250 GTO ofrecida por la Modelleria Modenese.

FUNDICION DE BRONCE A LA CERA PERDIDA

Las fundiciones de bronce están realizadas con un procedimiento a la cera perdida (un método ampliamente utilizado en el pasado, en particular desde el Renacimiento hasta el siglo XVIII), y los modelos de cera se producen con un sistema especial, mantenido celosamente en secreto por los creadores, especialmente por Gianfranco Verri, titular de la Modelleria Modenese, que desde hace más de treinta años se ocupa de la realización de modelos y prototipos, trabajando en estrecho contacto con la misma Ferrari. Las esculturas de CAME reproducen en escala los diseños originales; los coleccionistas volverán a encontrar en las líneas de ambas las proporciones y los detalles estéticos de los autos de sus sueños.

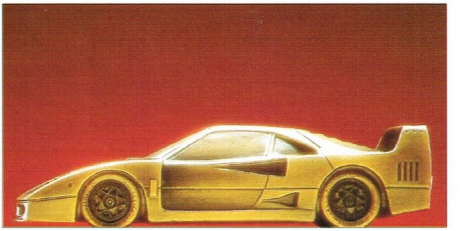
LA BASE ES DE MADERA Y TIENE EL CERTIFICADO DE GARANTIA

Las esculturas están montadas en bases de materiales preciosos que contribuyen a elevar su valor y hacen de ellas obras de arte para exhibir con orgullo: la 250 GTO tiene una base de raíz de madera fina, y la F40, de madera esmaltada, ambas en un elegante estuche-maletín, con manija para el transporte e interior de tela roja con el logo del Cavallino Rampante en el centro, acompañado por un certificado que garantiza su autenticidad. La producción limitada (70 unidades de la 250 GTO y 100 de la F40) hace de estas obras maestras piezas imperdibles para los apasionados de la Ferrari.

La escultura de bronce de la Ferrari F40.

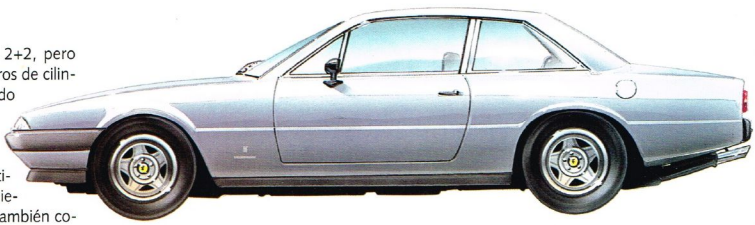
LA DIRECCION Y LOS PRECIOS

La distribución de las esculturas Ferrari F40 y GTO es realizada en exclusiva por CAME SRL (Chemical And Mining Enterprises), via Sardegna 55 - 20146 Milán. Teléfono 0039-02-4814959, fax 0039-02-48194949. Es posible adquirir las esculturas dedicadas a la GTO y a la F40 al precio de 600 dólares, pidiendo los modelos a la CAME SRL de Milán. El envío se realiza por correo en las ciudades italianas capitales de provincia y con un sobreprecio que varía según la distancia (de 115 dólares para los Estados Unidos y Japón).



1976 400 AUTOMATIC-GT-400i: LIVING SUPER VELOZ

Evolución de la 365 GT/4 2+2, pero dotada de un V12 de 4,8 litros de cilindrada, obtenidos aumentando la carrera gracias a un nuevo cigüeñal. Estéticamente sobresalen el spoiler delantero, los nuevos grupos ópticos traseros y las faros antiniebla, que se pueden utilizar también como guiño. Debuta con caja automática; posteriormente aparece la versión con transmisión manual (GT), mientras que en 1979 salieron los modelos 400 con inyección electrónica (400i).



Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 81 x 78 mm, 4823,16 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1
Distribución: biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 6 carburadores Weber (inyección desde 1979)
Potencia: 340 CV a 6500 rpm (310 CV a 6500 rpm)

Chasis:	jaula de caños
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja aut. de 3 marchas o manual de 5
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Peso:	1700 kilos
Velocidad máxima:	240 Km/h

1976 512 BB - BBi: EL "CAPOLAVORO"

Impulsada por un 12 cilindros boxer de mayor cilindrada que la primera BB (ahora es un cinco litros) y con lubricación por carter seco, debuta en el Salón de París de 1976 y se distingue por las tomas de aire NACA en los laterales, por el spoiler delantero y por la cola modificada. Participa en versiones Grupo 5 e IMSA en las 24 Horas de Le Mans y otras carreras de duración, sin brillar. En 1981 aparece el modelo con inyección electrónica.

Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero, 82 x 78 mm, 4942,1 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,2:1
Distribución: biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación: 4 carburadores Weber (inyección desde 1981)
Potencia: 340 CV a 6800 rpm (340 CV a 6000 rpm)

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados con servofreno
Peso:	1580 kilos
Velocidad máxima:	283 Km/h

1978 312 T3: UN CAVALLINO PARA GILLES

Profundamente evolucionada en su aerodinámica con respecto a la T2, presenta cambios relevantes también en su chasis, con suspensiones modificadas en función de las cubiertas Michelin. Debuta en el Gran Premio de Sudáfrica de 1978, ganando en la prueba siguiente, el Gran Premio de los EE.UU. en Long Beach con Reutemann, que repitió en Brands Hatch y Watkins Glen. En cambio, Gilles Villeneuve se impuso en el Gran Premio de Canadá.

Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero, 80 x 49,6 mm, 2991,8 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisas de cilindros de aluminio, compresión 11,5:1
Distribución: 2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación: i nyección indirecta Lucas
Potencia: 510 CV a 12.200 rpm

Chasis:	autoportante de aluminio sobre jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, traseros inboard
Peso:	580 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Clay Regazzoni con una Ferrari 312 T2 en el Gran Premio de los Estados Unidos Oeste edición 1976.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Dino 166 F2
una Fórmula 2 con carácter

500 Mondial, la Sport
pensada para los privados

Personajes,
Lorenzo Bandini y Mario Andretti

Todos los colores
de la Ferrari